



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 237]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 31, 2001/भाद्र 9, 1923

No. 237]

NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 31, 2001/BHADRA 9, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 31 अगस्त, 2001

सं. टीएएमपी/80/2000-सीपीटी.—महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार 4 अप्रैल, 2001 को राजपत्र सं. 90 द्वारा भारत के राजपत्र असाधारण (भाग-III, खंड-4) में अधिसूचित कलकत्ता पत्तन न्यास की दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/80/2000-सीपीटी

कलकत्ता पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2001 के 9 वें दिन पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) की दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित मामला सं. टीएएमपी/80/2000-सीपीटी में 28 मार्च, 2001 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश और सीपीटी के समेकित दरों के मान, इनकी शर्त सहित, भारत के राजपत्र, असाधारण (भाग-III, खंड-4) में 4 अप्रैल, 2001 को राजपत्र सं. 90 द्वारा अधिसूचित किए गए थे।

2. सीपीटी ने 4 अप्रैल, 2001 को अधिसूचित दरों के मान सहित विशेष शर्तों में संशोधन/सुधार करने का अनुरोध किया है। सीपीटी ने तर्क दिया है कि सुझाए गए संशोधन/सुधार दरों के मान (एसओआर) के सही कार्यान्वयन के लिए आवश्यक हैं। इस प्राधिकरण ने सीपीटी द्वारा सुझाए गए संशोधन/सुधारों पर सीपीटी की दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए प्राधिकरण के इस आदेश में शामिल उनकी व्यवहार्यता और सिद्धांतों के संदर्भ में विचार किया है कि ये संशोधन/सुधार सीपीटी की दरों के मान के सही कार्यान्वयन के लिए आवश्यक हैं।

3. इस संबंध में अपलब्ध समग्र सूचना और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण 4 अप्रैल, 2001 को राजपत्र सं. 90 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन/सुधार अनुमोदित करता है : -

क्र. सं.	खंड सं.	राजपत्र सं. 90 द्वारा 4.4.2001 की अधिसूचना में दिए गए उपबंध	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन/सुधार	टिप्पणी
1.	3 (v)	खंड 23 की टिप्पणी VII के अंतर्गत विनिर्दिष्ट लैश बार्ज को छोड़कर सीडीएस में बार्ज/बोट के लदान/उताराई के लिए यदि पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है तब खंड 19.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार उपस्कर किराया प्रभार लगाया जाएगा।	सीडीएस में लैश बार्ज को छोड़कर बार्ज/बोट की लदाई/उताराई के लिए यदि पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है तो उपस्कर किराया प्रभार खंड 19.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार वसूल किया जाएगा। 30 टन की क्षमता तक प्रयुक्त पत्तन उपस्कर के मामले में लैश बार्ज के लिए कोई उपस्कर किराया वसूल नहीं किया जाएगा। लैश बार्ज की लदाई/उताराई के लिए 30 टन से अधिक उपस्कर के प्रयोग के लिए उपस्कर किराया प्रभार दरों के मान के खंड 19.1 के अनुसार वसूल किया जाएगा।	दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए सीपीटी ने अपने प्रस्ताव में खंड 23.1, टिप्पणी 7 के अधीन लैश बार्ज की लदाई/उताराई के लिए 30 टन की क्षमता तक के उपस्कर के बर्ध किराये तथा किराया प्रभारों में छूट का प्रस्ताव किया था। लैश बार्जों पर बर्ध किराये की छूट का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था और इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी हटाई गई थी। उपस्कर किराये के बारे में सीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अस्वीकार नहीं किया गया था और कारण पूरी टिप्पणी को हटाना गलत था। इसके पश्चात लैश बार्जों के बर्ध किराया अदा करने के आलोक में यह कहा जा सकता है कि यह क्रेनों का प्रयोग कर कार्गो के सामान्य जलयान-घाट अंतरण के लिए अदा करेगा, जिसकी लागत बर्ध किराये में शामिल है।
2.	3 (viii)	सीडीएस में एफसीएल कंटेनर एजेंटों पर लगाया जाएगा। यदि, तथापि कुछ कारणों दरों के अनुसार प्रेषक अथवा उनके एजेंटों से वसूल किया जाएगा।	सीडीएस में एफसीएल कंटेनर एजेंटों पर लगाया जाएगा। यदि, तथापि कुछ कारणों दरों के अनुसार उतारने की तारीख से प्रेषक अथवा उनके एजेंटों से वसूल किया जाएगा।	स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया गया है कि निर्यात/स्टॉक कंटेनरों से उतारे गए कार्गो पर विलंब शुल्क उतारने की तारीख से लगाया जाएगा।

सं.	खंड सं.	राजपत्र सं. 90 द्वारा 4.4.2001 की अधिसूचना में दिए गए उपबंध	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन/सुधार	टिप्पणी
3.	3 (ix)	कंटेनरों पर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे। लागू विनियम दर और आयात कंटेनरों के मामले में प्रलेख की तारीख तक निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन क्षेत्र में कंटेनरों के आगमन की तारीख को इस प्रयोजनार्थ माना जाएगा।	कंटेनरों पर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे। आयात कंटेनर के मामले में, पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनर के मामले में, पत्तन क्षेत्र में भरे हुए कंटेनरों के आगमन/प्राप्ति अथवा पत्तन के अंदर भरने की तारीख को प्रचलित विनियम दर लागू होगी।	त्रुटियश 'पत्तन सीमाओं के अन्दर' शब्द आयात कंटेनरों के मामले में विनिर्दिष्ट नहीं किया गया, जिसे अब सम्मिलित किया जा रहा है। सीपीटी द्वारा निर्यात कंटेनरों के संदर्भ में दिया गया सुझाव इस रूप में वैध है कि यह भरे हुए निर्यात कार्गो के लिए पुनर्स्थापित पत्तन क्षेत्र में पड़े आयात खाली कंटेनरों के मामले में किसी भी अस्पष्टता को दूर करेगा। इसलिए, आयात कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
4.	4.1. और 5.1. कॉलम 3 का शीर्षक	प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर	प्रति टन रुपयों में दर	खंड 4.1. और 5.1. में निर्धारित दरें क्रमशः घाट शुल्क और लिफ्टिंग प्रभारों के लिए हैं। दरों के मान के खंड 3 (ii) में निर्धारित है कि जहाँ सकल भार 100 कि.ग्रा. के सही गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि.ग्रा. के अगले उच्चतर गुणक में पूर्णांकित किया जाएगा। यदि घाट शुल्क और लिफ्टिंग भी क्रमशः खंड 4.1. और 5.1. के अधीन 'प्रति टन अथवा उसके भाग' के रूप में विनिर्दिष्ट है तो खंड 3 (ii) में निर्धारित पूर्णांकित करने का लाभ प्रयोक्तारों को उपलब्ध नहीं होगा। इस असंगति को दूर करने के लिए सीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।
5.	4.7.	विनिर्दिष्ट न किया गया कार्गो, जोकि नीलामी/निविदा द्वारा/ अथवा अन्यथा बेच दिया जाता है और जिसके लिए सीआईएफ/एफओबी मूल्य उपलब्ध नहीं है, तब प्रति टन या उसके भाग के लिए 200/- रुपए की दर पर घाट शुल्क लगाया जाएगा।	विनिर्दिष्ट न किया गया कार्गो, जोकि नीलामी/निविदा द्वारा/ अथवा अन्यथा बेच दिया जाता है और जिसके लिए सीआईएफ/एफओबी मूल्य उपलब्ध नहीं है, तब प्रति टन या उसके भाग के लिए 200/- रुपए की दर पर घाट शुल्क लगाया जाएगा। उक्त दरें प्रचालन कारणों से कार्गो उतारने/ चढ़ाने के मामले में और जिसके लिए किसी नौवहन दस्तावेज के अभाव में सीआईएफ/एफओबी मूल्य उपलब्ध न होने पर भी वसूल की जाएंगी।	सीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित संशोधन एक नया परिवर्धन है। यह उपबंध सीपीटी के प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय न संशोधन-पूर्व दरों के मान में उपलब्ध था और न ही संशोधित दरों के मान में शामिल करने का प्रस्ताव किया गया था। परंतु इस संशोधन को एफओबी/ सीआईएफ मूल्य उपलब्ध न होने पर नीलामी द्वारा खरीदे गए अविनिर्दिष्ट कार्गो (जिसके लिए घाट शुल्क यथामूल्य आधार पर निर्धारित किया गया है) पर 200/- रुपए की दर से घाट शुल्क वसूल करने के लिए उपलब्ध शर्त के विस्तार के रूप में देखा जा सकता है। वास्तविकता यह है कि टॉप कार्गो की उतराई

सं. खंड सं. राजपत्र सं. 90 द्वारा
4.4.2001 की अधिसूचना
में दिए गए उपबंध

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
संशोधन/सुधार

टिप्पणी

और पुनः चढ़ाई का प्रचालन 'पोतान्तरण' श्रेणी के अधीन आता है और पोतान्तरण कार्गो पर घाट शुल्क अनुसूची में दिए गए प्रभारों का 1.5 गुना वसूल किया जाता है। मुम्बई पत्तन न्यास की डॉक दरों के मान के मामले में यह निर्धारित किया गया है कि ऐसे कार्गो पर घाट शुल्क पोतान्तरण के लिए लागू दरों पर वसूल किया जाएगा। पत्तन में उपलब्ध ऐसे कार्गो के विवरण के अभाव में, इस निर्धारण से घाट शुल्क अनुसूची में दिए गए के अनुसार घाट शुल्क वसूल करने के प्रयोजन से कार्गो के वर्गीकरण में कुछ समस्याएँ भी हो सकती हैं। ऐसी स्थिति में, पोतान्तरण प्रचालन, जोकि याणिज्यिक कारणों से है, से बिना जोड़े पृथक श्रेणी के रूप में माना जाए। सामान्य कार्गो (नमक को छोड़कर, जिसका दायरा 100/- रुपए से 200/- रुपए प्रति टन है) की वर्तमान वजन आधारित घाट शुल्क दरों पर विचार करते हुए, अब प्रस्तावित 200/- रुपए की घाट शुल्क दर उचित है। उल्लेखनीय है कि 'अविनिर्दिष्ट' रूप में इस प्रकार के कार्गो का वर्गीकरण कर यथामूल्य आधार पर घाट शुल्क वसूल करने के लिए पत्तन में इस प्रकार के कार्गो का सीआईएफ/एफओबी मूल्य उपलब्ध नहीं है, चूंकि इस कार्गो के लिए कोई दस्तावेज दाखिल नहीं किया गया है, क्योंकि पत्तन पर उतारने के लिए इसका कोई आशय नहीं है।

6 5.1. उत्तराई पर ढेर लगाने अथवा पोतलदान के लिए लिफ्टिंग के सिवाय किसी अन्य प्रचालन के लिए अथवा सुपुर्दगी/प्राप्ति/पुनः ढेर लगाने के समय यदि पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है तो 5 टन और उससे अधिक भार वाले पैकेजों/सामानों पर खंड-4 के अनुसार घाटशुल्क के अलावा लिफ्टिंग प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे।

उत्तराई पर ढेर लगाने अथवा पोतलदान के लिए लिफ्टिंग के सिवाय किसी अन्य प्रचालन के लिए अथवा सुपुर्दगी/प्राप्ति/पुनः ढेर लगाने के समय यदि पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है तो 5 टन और उससे अधिक भार वाले पैकेजों/सामानों पर घाटशुल्क के अलावा लिफ्टिंग प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे। तथापि पोत/बार्ज/नौका/लेश बार्ज से/उससे सीधे सुपुर्दगी/पोतलदान के मामले में ये प्रभार

'खंड 4 के अनुसार' शब्दों को हटाने के लिए सीपीटी का अनुरोध उचित है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

लिफ्टिंग प्रभार केवल तभी उचित हैं, जब लदाई के लिए उत्तराई अथवा लिफ्टिंग पर घट्टा लगाने को छोड़कर सुपुर्दगी अथवा प्राप्ति के समय पत्तन उपस्कर प्रयोग किया जाता है। चूंकि सीधी सुपुर्दगी/लदाई के मामले में केवल एक प्रचालन शामिल है, इसलिए, सीपीटी ने अब

सं. खंड सं. राजपत्र सं. 90 द्वारा 4.4.2001 की अधिसूचना में दिए गए उपबंध	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन/सुधार	टिप्पणी
	नहीं लगाए जाएंगे।	यह दर्शाने के लिए एक वाक्य विशेष रूप से शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि सीपी सुपुर्दगी/लदाई के मामले में लिफ्टिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। सीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।
7. 6.2. एलसीएल कंटेनर में कार्गो क्र.सं. (छ) कॉलम सं. 2	उपर्युक्त क्र.सं. (क), (ख), (ग), (ङ) और (घ) में विनिर्दिष्ट को छोड़कर एलसीएल कंटेनर में कार्गो	खंड 6.2 (क) से (ग) और (ङ) से (घ) कार्गो की विभिन्न श्रेणियों (जैसे जोखिम वाला कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए कार्गो, धमार्थ संस्थाओं के लिए कार्गो आदि) के लिए निःशुल्क विलंब अवधि निर्धारित करता है। उप खंड (छ) को एलसीएल कंटेनरों में लाए गए केवल शेष कार्गो के लिए देखा जा सकता है। ऐसी स्थिति में, संशोधन के लिए सीपीटी का अनुरोध वैध है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।
8. खंड सं. 'आयात' में तटीय कार्गो की उतराई 10, क्र. शामिल है। स. 1, कॉलम 4, टिप्पणी (iv)	'आयात' में तटीय कार्गो कंटेनरों की उतराई और 'निर्यात' में तटीय कार्गो कंटेनरों की लदाई शामिल है।	इस प्राधिकरण ने सीपीवाई में प्रहस्ति कंटेनरों के मामले में यही परिभाषा शामिल की है, जिसके लिए खंड 9 के अधीन दरे निर्धारित की गई हैं। यही परिभाषा खंड 10 के अधीन शामिल की गई है, जोकि नॉन-सीपीवाई क्षेत्र में प्रहस्ति कंटेनरों के लिए है, परंतु अशुद्ध है। उल्लेखनीय है कि बॉक्स दर वसूल करने के प्रयोजन से कंटेनरों का वर्गीकरण सीपीवाई और नॉन-सीपीवाई दोनों क्षेत्रों में एकसमान है। सीपीटी द्वारा सुझाया गया संशोधन स्वीकार किया जाता है।
9. खंड 9 टिप्पणी (v) के पश्चात नई टिप्पणी और (vi) जोड़ने का प्रस्ताव किया गया है। 10 के लिए टिप्पणी	(vi) यदि शट-ऑउट निर्यात लोड- कंटेनरों को पत्तन परिसर से वापस लाया जाता है तो खंड 9 और 10 के क्रम सं. 1 में विनिर्दिष्ट बॉक्स दर का 50% वसूल किया जाएगा। परंतु, खंड 9 (i) के अधीन विनिर्दिष्ट बॉक्स दरों के अनुसार शट-आउट है। प्रभार अदा कर कंटेनरों पर पार्टी के वाहन पर कंटेनरों की प्राप्ति और लदाई के लिए कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। ऐसे शट-आउट निर्यात कंटेनरों पर कोई	(क) सीपीटी द्वारा यथा अलिखित, पत्तन परिसर से वापस लाए गए शट-ऑउट ब्रेक बल्क कार्गो पर घाटशुल्क का 50% वसूल करने के लिए दरों के मान में शामिल उपबंध। परंतु, शट-ऑउट कंटेनरों के मामले में ऐसा कोई उपबंध शामिल नहीं है। (ख) शट-ऑउट कंटेनरों पर घाटशुल्क वसूल करने के लिए संशोधन-पूर्व दरों के मान में कोई उपबंध शामिल नहीं है। इसके अलावा, सीपीटी ने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्तुत अपने प्रस्ताव में इसे शामिल

सं. खंड सं. राजपत्र सं. 90 द्वारा 4.4.2001 की अधिसूचना में दिए गए उपबंध	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन/सुधार	टिप्पणी
	अतिरिक्त बॉक्स दर वसूल नहीं की जाएगी, यदि तत्पश्चात पत्तन का केवल 50% वसूल किया परिसर से बिना हटाए इसी की लदाई की जाती है। यदि कंटेनरबद्ध निर्यात कार्गो खाली किया जाता है और सुपुर्दगी ब्रेक-बल्क के रूप में ली जाती है तो खंड 4.6 के उपबंध के अनुसार घाटशुल्क का 50% वसूल किया जाएगा और कंटेनर पर विशेष प्रहस्तन प्रभार वसूल किया जाएगा।	<p>नहीं किया है।</p> <p>(ग) शट-आउट ब्रेक-बल्क कार्गो के मामले में, यह विशेष रूप से उल्लेख किया गया है कि घाटशुल्क "जाएगा और पार्टी के वाहन पर लदाई के लिए अथवा गेट सुपुर्दगी प्रभार के रूप में कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। यह शर्त प्रस्तावित नहीं की गई थी। नहीं किया गया था।</p> <p>(घ) लदे हुए कंटेनरों पर बॉक्स दर न केवल घाटशुल्क अपितु अन्य विशेष प्रहस्तन प्रचालन (सीपीवाई बर्थों में) भी शामिल है। शट-आउट कार्गो के लिए स्वीकृत उपबंध को यदि शट-आउट कंटेनरों तक विस्तारित किया जाए तो प्रभार घाटशुल्क घटक का केवल 50% हो सकता है। शट-आउट कंटेनरों के मामले में प्रहस्तन प्रचालन यार्ड में उतारने/चढ़ाने तक सीमित है।</p>
10. खंड 12.1 और 12.2 के लिए टिप्पणी	(iv) खतरनाक - I श्रेणी के कार्गो वाले निर्यात लोड कंटेनर केवल सीधी लदाई के लिए प्राप्त किए जाएंगे। यदि प्राप्ति की तारीख को ऐसे कंटेनर में लदाई नहीं की जाती है तो प्राप्ति की तारीख अथवा पत्तन परिसर से हटने तक 4.85 अमेरिकी डॉलर प्रति टीईयू	<p>परंतु, यह भी देखना होगा कि सीपीटी की दरों के मान में लदे हुए कंटेनरों की विशेष श्रेणियों के लिए उपलब्ध बॉक्स दर इस रूप में रियायती है कि घाटशुल्क और प्रहस्तन के अलग-अलग घटकों के प्रभारों का जोड़ समेकित बॉक्स दर की अपेक्षा बहुत अधिक है। इस तथ्य पर विचार कर शट-आउट कंटेनर पर बॉक्स दर की 50% की वसूली उचित पाई गई है। यह विशेष रूप से उल्लेख करना आवश्यक है कि खंड 9 (i) के अधीन विनिर्दिष्ट बॉक्स दरों के अनुसार शट-आउट प्रभार अदा कर कंटेनरों पर पार्टी के वाहन पर कंटेनरों की प्राप्ति और लदाई के लिए कोई पृथक प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।</p> <p>अब प्रस्तावित टिप्पणी सं. (4) और 5 पूर्णतः नए प्रस्ताव हैं। संशोधन-पूर्व अथवा दरों के मान के सामान्य संशोधन के समय पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के मान में ऐसा कोई उपबंध उपलब्ध नहीं था।</p> <p>टिप्पणी 4 : खतरनाक-I श्रेणी के मामले में संशोधित दरों के मान में</p>

सं. खंड सं. राजपत्र सं. 90 द्वारा
4.4.2001 की अधिसूचना
में दिए गए उपबंध

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
संशोधन/सुधार

टिप्पणी

अथवा उसके भाग की दर से
विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा।
(5) स्टॉक के रूप में प्राप्त निर्यात
लोड कंटेनर के लिए यदि लदाई
नहीं की जाती है और मले ही
उन्हें शट-ऑउट अथवा अन्यथा
रूप में डॉक से बाहर लाया जाता
है तो कोई निःशुल्क भंडारण
अवधि नहीं दी जाएगी।

उसी प्रकार का उपबंध उपलब्ध है।
सामान्यतः खतरनाक-। श्रेणी के
कंटेनर सीधी लदाई के लिए प्राप्त
किए जाते हैं। ऐसे कंटेनरों के लिए
निर्धारित विलंब-शुल्क दर अन्य निर्यात
कंटेनरों के लिए स्वीकार्य दर के
समान है, अन्य निर्यात कंटेनरों के
होने पर केवल यह अंतर है कि ये
9 दिन की निःशुल्क अवधि के पश्चात
इस दर पर विलंब-शुल्क अदा करते
हैं, जबकि खतरनाक-। श्रेणी के
कंटेनरों से बिना किन्हीं निःशुल्क
दिवसों के इस दर पर विलंब-शुल्क
वसूल किया जाता है, क्योंकि ये
केवल सीधी लदाई के लिए स्वीकार
किए जाते हैं।

टिप्पणी 5 : प्रस्तावित संशोधन
ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वर्तमान
प्रावधान के कंटेनर के विस्तार के
लिए है।

इसलिए, सीपीटी द्वारा प्रस्तावित
परिवर्धनों को अनुमोदित किया जाता
है।

4.1 उपर्युक्त पैरा 3 में दी गई तालिका में क्रम सं. 1, 2, 3, 4, 6, 7 और 8 में उल्लिखित संशोधन उपबंध पूर्व तारीख से, जब इस प्राधिकरण के 28 मार्च, 2001 के पूर्ववर्ती आदेश के अनुसार सीपीटी के दरों के मान में तदनुकूपी खंड प्रभाव में आए थे, पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित किए जाते हैं।

4.2 उपर्युक्त पैरा 3 में दी गई तालिका में क्रम सं. 5, 9 और 10 में उल्लिखित संशोधित उपबंध भावी-प्रभाव से सीपीटी की दरों के मान में शामिल करने के लिए नए परिवर्धनों के रूप में अनुमोदित किए जाते हैं। ये उपबंध भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होंगे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असाधा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 31st August, 2001

No. TAMP/80/2000-CPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of the Calcutta Port Trust notified in the Gazette of India, Extraordinary (Part III, Section 4) on 4th April, 2001 vide Gazette No. 90 as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/80/2000-CPT

The Calcutta Port Trust

- - -

Applicant**ORDER**

(Passed on this 9th day of August 2001)

This Authority had passed an Order on 28 March 2001 in case No.TAMP/80/2000-CPT relating to the general revision of the Scale of Rates of the Calcutta Port Trust (CPT). This Order and the consolidated Scale of Rates of the CPT alongwith its conditionalities were notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 4 April 2001 vide Gazette No.90.

2. The CPT has requested to amend / modify certain conditionalities notified on 4 April 2001 alongwith the Scale of Rates. The CPT has pleaded that the suggested amendments / modifications are necessary for proper implementation of the SOR. This Authority has considered the amendments/modifications suggested by the CPT with reference to their applicability and principles involved in the Order of this Authority for general revision of the Scale of Rates of the CPT and agrees that these amendments/modifications are necessary for a proper implementation of the Scale of Rates of the CPT.

3. With reference to the totality of information available in this regard and, based on a collective application of mind, this Authority approves the following amendments / modifications to the Scale of Rates of the CPT notified in the Gazette of India on 4 April 2001 vide Gazette No.90:

S. No.	Section No.	Provisions given in the Notification dated 4.4.2001 vide Gazette No.90	Amendments / modifications approved by the Authority	Remarks
1.	3 (v)	At CDS if port equipment is used for loading / unloading of barge / boat, other than LASH barge specified under Note (vii) of section 23, equipment hire charge as specified at section 19.1 shall be levied.	At CDS, if port equipment is used for loading/unloading of barge / boat, other than LASH barge, equipment hire charges as specified at Section 19.1 shall be levied. For LASH barge, no equipment hire charge shall be levied in respect of Port equipment deployed upto 30 tonnes capacity. For deployment of equipment above 30 tonnes for loading / unloading of LASH barge, equipment hire charge shall be levied as per Section 19.1 of the Scale of Rates	In its proposal for general revision of Scale of Rates, the CPT had proposed under Section 23.1, Note 7 for exemption in berth hire as well as hire charges of equipment upto 30 tonne capacity for loading / unloading of LASH barges. The proposal for exemption of berth hire on LASH barges was not accepted by this Authority and, therefore, the proposed note was deleted. The proposal of the CPT about equipment hire was not negated by this Authority and hence deletion of the entire note was made wrongly. Further, in the light of LASH barges paying berth hire, it can be said that it pays for normal ship-shore transfer of cargo using cranes, the cost of which is included in berth hire.

S. No.	Section No.	Provisions given in the Notification dated 4.4.2001 vide Gazette No.90	Amendments / modifications approved by the Authority	Remarks
2.	3(viii)	At CDS box or their C&F Agents. If, however for certain reasons, from the consignor or their Agents at the rates specified at Section 6.4 of Part I of this Scale of Rates as the case may be.	At CDS box or their C&F Agents. If, however for certain reasons, from the Consignors or their Agents from the date of destuffing, at the rates specified at Section 6.4 of Part-I of this Scale of Rates as the case may be.	This is to clearly specify that cargo destuffed from export / stock containers will incur demurrage from the date of destuffing.
3.	3 (ix)	Storage charge on containers from time to time. The exchange rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the Port area in case of export containers shall be reckoned for this purposed.	Storage charge, on containers from time to time. In case of Import container, the exchange rate prevalent on the date of entry of the vessel in to the port limit shall apply and in case of export container, the date of arrival / receipt of the stuffed containers in the Port area or the date of stuffing inside the Port shall apply.	By mistake the words 'into the port limits' have not been specified in the case of import containers which has been incorporated now. The suggestion made by the CPT with reference to the export containers is valid in the sense that it will remove any ambiguity in case of import empty containers lying in the port area repositioned for stuffing export cargo. The proposed modification with respect to export containers is, therefore, approved.
4.	4.1 and 5- column 3 heading	Rate in Rs. Per tonne or part thereof	Rate in Rupees per tonne.	Sections 4.1 and 5.1 prescribe rates for wharfage and lifting charges respectively. Section 3(ii) of the Scale of Rates prescribes that where the gross weight is not an exact multiple of 100 Kg, it will be rounded of to the next higher multiple of 100 Kg. If wharfage and lifting charges are also specified as 'per tonne or part thereof' under Sections 4.1 and 5.1 respectively, the benefit of rounding of prescribed in Section 3(ii) may not be available to the users. In order to remove this inconsistency, the proposed amendment made by the CPT is accepted.

२७२६७१/२००१-२

S. No.	Section No.	Provisions given in the Notification dated 4.4.2001 vide Gazette No.90	Amendments / modifications approved by the Authority	Remarks
5.	4.7.	On unspecified cargo which is sold by auction/tender or otherwise where the CIF/FOB value is not available, wharfage shall be levied @ Rs.200/- per tonne or part thereof.	On unspecified cargo, which is sold by auction/tender, or otherwise where the CIF/FOB value is not available, wharfage shall be levied @ Rs.200/- per tonne. The said rates shall also be levied in respect of cargo discharged / shipped for operational reasons and for which CIF/FOB value is not available in absence of any Shipping documents.	The amendment proposed now by the CPT is a new addition. This provision was neither available in the pre-revised Scale of Rates nor proposed for inclusion in the revised Scale of Rates at the time of general revision of the CPT's tariff. This amendment can, however, be seen as an extension of the conditionality available to levy a wharfage rate of Rs.200/- on unspecified cargo (for which wharfage is prescribed on ad-valorem basis) sold by auction, when the FOB / CIF value is not available. Strictly speaking, the operation of landing and re-shipping of top cargo falls under the category 'transshipment'; and, on transshipment cargo 1.5 times of the charges given in the wharfage schedule is leviable. In the case of the Dock Scale of Rates of the Mumbai Port Trust, it has been prescribed that wharfage on such cargo will be levied at the rates applicable for transshipment. Even this prescription may cause some problems in categorising the cargo for the purpose of levying wharfage as per the given wharfage schedule, in the absence of details of such cargo available to the Port. That being so, it is a better arrangement to treat the cargo landed and reshipped only for operational reasons as a separate category without linking to transshipment operation which is for commercial reasons. Considering the existing weight based wharfage rates for general cargo (except salt), (which range from Rs.100/- to Rs.200/- per tonne), the wharfage rate of Rs.200/- proposed now is reasonable. It is noteworthy that the CIF / FOB value of this type cargo is not available to the Port to levy wharfage on ad valorem basis by classifying the cargo of this type as 'unspecified' since no document is filed for this cargo as it is not meant for discharge at the Port.

S. No.	Section No.	Provisions given in the Notification dated 4.4.2001 vide Gazette No.90	Amendments / modifications approved by the Authority	Remarks
6.	5.1.	Lifting charges shall be levied on packages / articles weighing 5 Tons and above in addition to wharfage as per Section-4 at the following rates if port equipment is used at the time of delivery/receiving/ restacking or for any other operation except for stacking on landing or lifting for shipment.	Lifting charges shall be levied on packages / articles weighing 5 tonnes and above in addition to wharfage at the following rates, if Port equipment is used at the time of delivery/receiving/ restacking or for any other operation except for stacking on landing or lifting for shipment. However, such charge shall not be levied in case of direct delivery/ shipment from/into vessel / barge / boat / LASH barge etc.	The request of the CPT for deletion of the words "as per Section 4" is reasonable and, therefore, accepted. Lifting charges are realisable only when port equipment is used at the time of delivery or receiving except for stacking on landing or lifting for shipment. Since only one operation is involved in case of direct delivery / shipment, the CPT has now proposed to specifically include a sentence to indicate that the lifting charges shall not be levied in case of direct delivery / shipment. The amendment proposed by the CPT is accepted.
7.	6.2. SI.No.(g) column No.2	Cargo in LCL container	Cargo in LCL container except those specified at SI. Nos. (a), (b), (c), (e) and (f) above.	Section 6.2 (a) to (c) and (e) to (f) prescribe demurrage free period for different categories of cargo (like hazardous, cargo for Nepal and Bhutan, cargo for Missionaries of Charity, etc.). The sub-clause (g) is to be seen as only for residual cargo carried in LCL containers. That being so, the request of the CPT for the amendment is valid and, therefore, accepted.
8.	Section No. 10. SI No.1, column 4, Remarks (iv)	'Import' includes landing of coastal cargo	'Import' includes landing of coastal cargo containers, and 'export' includes shipment of coastal cargo containers.	This Authority has included the same definition in case of containers handled at CPY for which rates have been prescribed under Section 9. A similar definition included under Section 10, which is for containers handled at non-CPY area, has, however, become incomplete. It is noteworthy that categorisation of containers for the purpose of levying box rate is the same in both CPY and non-CPY areas. The amendment suggested by the CPT is accepted.

S. No.	Section No.	Provisions given in the Notification dated 4.4.2001 vide Gazette No.80	Amendments / modifications approved by the Authority	Remarks
9.	NOTE FOR SECTION 9 & 10	New Note (vi) proposed to be added after Note (v)	(vi). If the shut-out export load-containers are taken back from Port premises, 50% of box rate specified at Sl. No. 1 of Section 9 & 10 shall be levied. No separate charge shall, however, be levied for receiving, and loading the containers on party's vehicle on containers paying shut-out charges in terms of box rates specified under Section 9(i). No additional box rate shall be levied on such shut-out export load-containers, if the same is subsequently shipped without being removed from Port premises. If the containerised export cargo is destuffed and taken delivery as break-bulk, 50% of wharfage in terms of provision of Section 4.6 shall be levied and on container specific handling charge shall be levied.	<p>(a). As pointed out by the CPT, provision exists in the Scale of Rates to levy 50% of wharfage on shut-out break bulk cargo taken back from port premises. No such provision is, however, available in the case of shut out containers.</p> <p>(b). The pre-revised Scale of Rates did not contain any provision to levy wharfage on shut out containers. Further, the CPT did not include this provision in its proposal submitted for general revision of tariff.</p> <p>(c). In case of shut-out break-bulk cargo, it is specifically mentioned that only 50% of wharfage will be levied and no separate charge will be collected for loading on party's vehicle or as gate delivery charge. This stipulation was not proposed for containers.</p> <p>(d). The box rate on loaded containers includes not only wharfage but also certain other handling operation (at the CPY berths). If the provision allowed for shut-out cargo is extended to shut-out containers, then the charge can be only 50% of the wharfage element. The handling operation in case of shut out containers are limited to a set of lift-off / lift-on at the yard.</p> <p>It is to be recognised that the box rate available for certain categories of loaded containers in the CPT's Scale of Rates is a concessional one in the sense that the aggregate of wharfage and charges for individual components of handling is much more than the composite box rate. Considering this fact, levy of 50% of box rate on shut-out container is found to be reasonable. It is necessary to mention specifically that no separate charge will be levied for receiving and loading the containers on party's vehicle on containers paying shut-out charges in terms of box rates specified under Section 9 (i).</p>

S. No.	Section No.	Provisions given in the Notification dated 4.4.2001 vide Gazette No.90	Amendments / modifications approved by the Authority		Remarks
10.	NOTE FOR SECTION 12.1 AND 12.2	Two new Notes 4 & 5 proposed to be incorporated after Note 3 and the existing Note 4 & 5 to be renumbered as Note 6 & 7 respectively.	(4).	Export load container containing cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case, such container is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied @ 4.85 US \$ per TEU per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment of the container or removal from the Port premises.	<p>The notes No. (4) and (5) proposed now are entirely new proposals. No such provision was available in the pre-revised Scale of Rates or was proposed by the Port at the time of the general revision of Scale of Rates.</p> <p>Note 4: Similar provision is available in the revised Scale of Rates in case of Hazardous-I category. Generally hazardous-I category containers are received for direct shipment. The demurrage rate prescribed for such containers is the same as that admissible for other export containers, the only difference being other export containers pay demurrage at this rate after a free period of 9 days whereas Hazardous-I category containers are proposed to be levied demurrage at this rate without any free days, since they are admitted only for direct shipment.</p> <p>Note 5: The proposed amendment is an extension to container of the existing provision for break-bulk cargo.</p> <p>The additions proposed by the CPT are, therefore, approved.</p>
			(5).	For export load container or load container received as stock if not shipped and taken out of the Docks either as shut-out or otherwise, no storage free period shall be allowed.	

4.1. The amended provisions mentioned at Sl. Nos. 1, 2, 3, 4, 6, 7 and 8 in the table given in paragraph 3 above are approved with retrospective effect from the respective dates from which the corresponding sections in the Scale of Rates of the CPT had come into effect in terms of this Authority's earlier Order dated 28 March 2001.

4.2. The amended provisions mentioned at Sl. Nos. 5, 9 and 10 in the table given in paragraph 3 above being new additions are approved for inclusion in the Scale of Rates of the CPT prospectively. These provisions shall come into force from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]

